



FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

PORSCHE SUR MESURE

Effet de mode ou avenir
de la sportive plaisir?

DOSSIER
50 PAGES



ENQUÊTE Décryptage de ce phénomène **RENCONTRE** Le projet Unofficial **ESSAIS** MP Gemballa Marsien et 911 Atelier DP Sport **COUP DE CŒUR DE GRÉGORY GALIFFI** La 911 Ocean

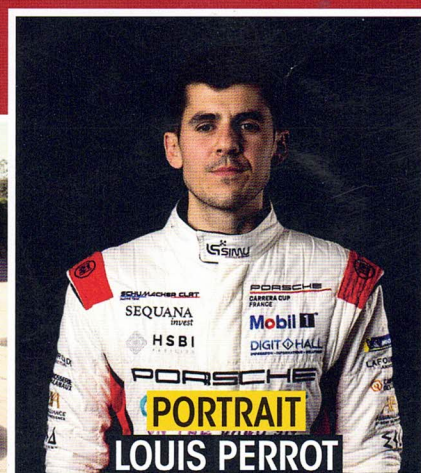
L 15598 - 407 - F: 8,90 € - RD



FRANCE : 8,90 € - BEL : 9,50 € - LUX : 9,90 €
CH : 15,20 CHF - ITA / ESP / PORT : 9,90 €
DOM : 9,90 € - TOM : 13,50 XPF
CAN : 15,50 \$ CAD - MAROC : 102 MAD

NOUVEAUTÉ

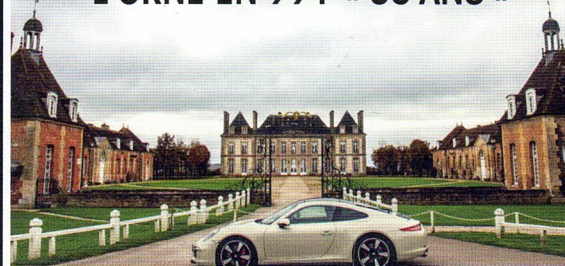
992 CARRERA S PHASE 2

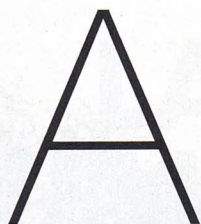


PORTRAIT
LOUIS PERROT

CARNET DE VOYAGE

L'ORNE EN 991 « 50 ANS »





Aujourd'hui, il est impossible de passer à côté du phénomène « sur-mesure ». Que ce soit dans les grands salons internationaux dédiés aux voitures anciennes, dans les rassemblements consacrés à notre marque fétiche ou chez les spécialistes de la restauration de Porsche, vous trouverez forcément des exemples et des projets par dizaines. Plus ou moins inspirés, plus ou moins bien réalisés, plus ou moins légitimes. Je laisse à Thomas Schenck le soin, dans son enquête mensuelle de vous renseigner sur cette tendance forte, et me garderai bien d'émettre un avis tranché sur le bien-fondé de ce phénomène qui a largement dépassé le stade de l'effet de mode. Une chose est certaine, vous êtes de plus en plus nombreux à souhaiter une Porsche qui puise son inspiration dans le passé de la marque. Porsche l'a très bien compris et n'hésite pas à nous sortir des séries limitées « Heritage » voire des packs de personnalisation permettant d'offrir un esprit rétro à sa Porsche moderne. Le constructeur va même plus loin, en proposant aujourd'hui, via son atelier « Sonderwunsch », de réaliser des modèles sur mesure, sur la base de générations anciennes ou modernes. Et n'allez pas croire que cet engouement ne touche qu'une part infime de la clientèle de la marque. La tendance est à la personnalisation, de préférence en se référant à l'histoire de la marque. La demande de teintes « Paint to Sample » explose, tout comme le nombre d'options disponibles au catalogue de chaque modèle. Seuils de portes personnalisés, jantes peintes, stickers, logos, forme des sièges ou choix des matériaux pour garnir l'ha-

bitacle, tout est bon pour se démarquer et faire de sa Porsche un modèle unique. Plutôt logique quand on voit l'envolée des prix des derniers modèles. Aujourd'hui, une « simple » 911 Carrera coûte la bagatelle de 131 700 €. En ajoutant quelques options de confort et le malus, impossible de s'en tirer pour moins de 200 000 €. Il est évident qu'à un tel tarif, les clients ont envie de sortir un peu du lot, et souhaitent éviter à tout prix (c'est le cas de le dire) de configurer leur Porsche neuve d'une manière semblable à celle de leur voisin, quitte à additionner à la note finale quelques dizaines de milliers d'euros supplémentaires. À moins qu'ils ne préfèrent, pour une somme plus raisonnable, disposer d'une Porsche totalement unique. Tentant, non ?

UNE NOUVELLE RACE DE PORSCHISTES

Philippe fait partie d'une catégorie grandissante de Porschistes qui ont du mal à se retrouver dans les 911 modernes. Certes, à chaque génération, la mythique sportive de Stuttgart gagne en performances, en confort, en équipements, en efficacité, en sécurité. Mais aussi en poids, en encombrement, en électronique, en facilité de prise en main. Elles deviennent même presque silencieuses ! Un comble pour des sportives qui ont bâti une partie de leur légende sur leur sonorité caractéristique. Certains finissent alors par trouver les dernières productions de Stuttgart un peu trop édulcorées, aseptisées, voire... standardisées. Ces Porschistes, bercés dans leur enfance par les vocalises d'un flat six refroidi par air qui passait dans la rue, nourris par les exploits de la 911 sur toutes les pistes de la terre, hypnotisés par les ailes généreuses qui s'affichaient sur leurs posters d'adolescents, ces Porschistes donc,



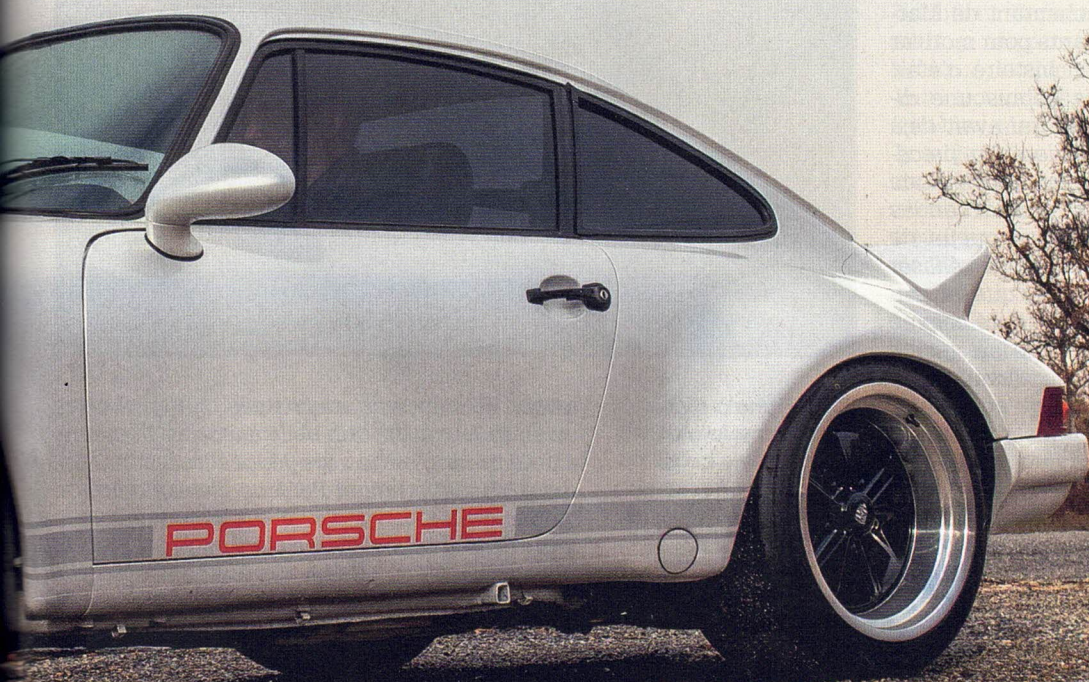
qui ont fait leurs armes sur des voitures dénuées de toute assistance, attachantes, parfois capricieuses et toujours exigeantes semblent également convaincus que les Porsche modernes sont devenues inexploitable sur routes ouvertes. C'est vrai : à quoi bon disposer de 400 ch ou plus si l'on risque son permis à chaque fois que l'on exploite ne serait-ce que la moitié de cette cavalerie ? Certains me diront que la solution est d'aller se défouler sur circuit. D'autres préfèrent remonter le temps. Mais à leur manière.

Certes, au départ, ces Porschistes, assez marginaux, se contentaient de bidouiller, au fond de leur garage californien, des 911 anciennes souvent fatiguées, en s'inspirant plus ou moins de la compétition, et le plus souvent en utilisant les moyens du bord. Un peu à la manière de ce qu'a lancé Magnus Walker avec le mouvement Outlaw. Et puis, dans la première décennie des années 2000, Singer a appliqué le principe du backdating à la 911, avec le succès que l'on connaît. Ce que l'on pensait être un simple effet de mode a pris une telle ampleur qu'aujourd'hui, même les spécialistes français les plus reconnus dans le domaine de la restauration de Porsche anciennes en proposent à la vente. MCG Propulsion en a fait sa spécialité, l'Atelier Gobin affiche ses propres réalisations et même Art Restoration, connu pour son strict respect de l'origine dans ses chantiers s'y est essayé. Vous l'aurez compris, on ne parle plus désormais de phénomène de mode, mais bien de phénomène tout court, qui, j'en suis sûr, gagnera, dans les années à venir, d'autres modèles du constructeur, PMA en tête. Je veux bien ouvrir les paris ! Je dois pourtant vous avouer que de mon côté, je fais plutôt partie des Por-

schistes adeptes du respect absolu de l'origine. J'aime les restaurations « à l'américaine » qui nous donnent l'impression de voyager dans le temps et de retrouver une Porsche telle qu'elle était à sa sortie d'usine. J'aime également les voitures qui ont gardé leur patine d'antan, les signes de leur vécu, leurs éléments d'origine plus ou moins défailants, qui ont leurs petits caprices de vieille dame. Alors c'est vrai que lorsque je vois une 964 dans un état tout à fait correct partir pour la Californie se faire dépiauter et transformer sans aucune chance de retour en arrière, j'ai un peu de peine. Pourtant, j'ai beaucoup d'admiration pour ce que font Singer et consorts. Des réalisations soignées,

« Avec le restomod, on ne parle plus de phénomène de mode, mais plutôt de phénomène tout court. »

un souci du détail qui frise l'obsession, une réinterprétation du passé qui n'a d'autre but que de le mettre en valeur, un goût exquis pour le choix des couleurs et des matériaux ainsi que des équipements modernes parfaitement intégrés, tout cela concourt à une espèce de fascination quand on découvre une réinterprétation de l'un de ces spécialistes mondialement reconnus. Allait-il en être de même pour cette première réalisation de l'Atelier DP Sport ? C'est la question que je me posais sur la route qui nous menait, Charlotte Bazaille et moi, en direction d'Aubignosc, à quelques encablures de Sisteron, dans les Alpes-de-Haute-Provence. →





La 911 SC qui a servi de base avait déjà été transformée par un précédent propriétaire.

Pourquoi avoir choisi de mettre en avant ce projet plutôt qu'un autre dans nos pages ? Tout d'abord parce que j'ai été séduit par l'aventure humaine que Philippe, le propriétaire de cette auto, m'a racontée. Ensuite, parce que je voulais vous montrer, cher lecteur, qu'il n'est pas nécessaire de dépenser trois fois le prix d'une 911 neuve, ni d'envoyer son auto à l'autre bout de la planète pour obtenir une Porsche sur mesure. Enfin, la dernière raison, je vous laisserai la découvrir en détaillant la voiture. Commençons par l'aventure humaine.

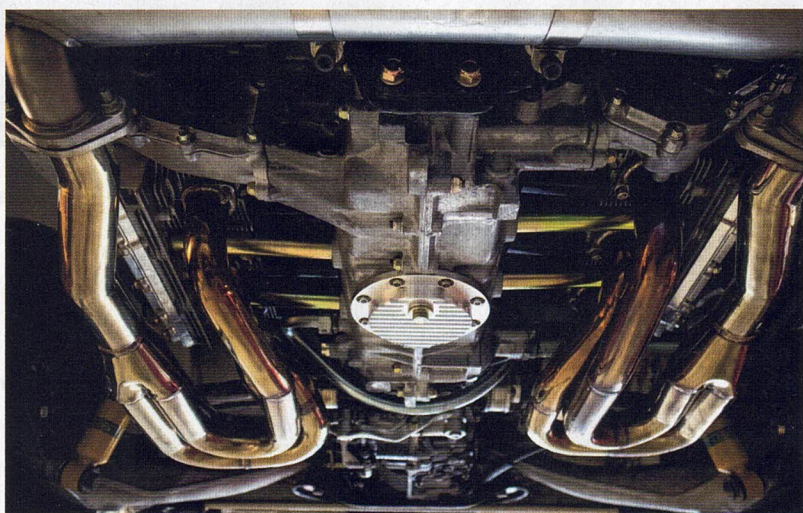
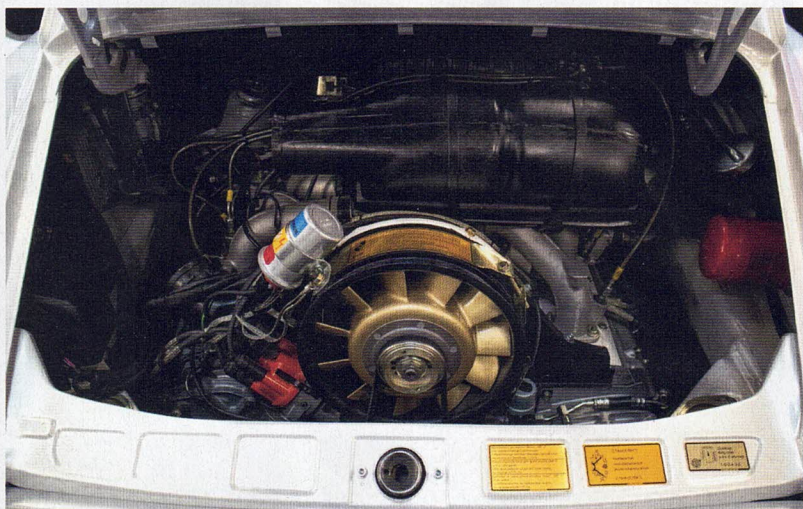
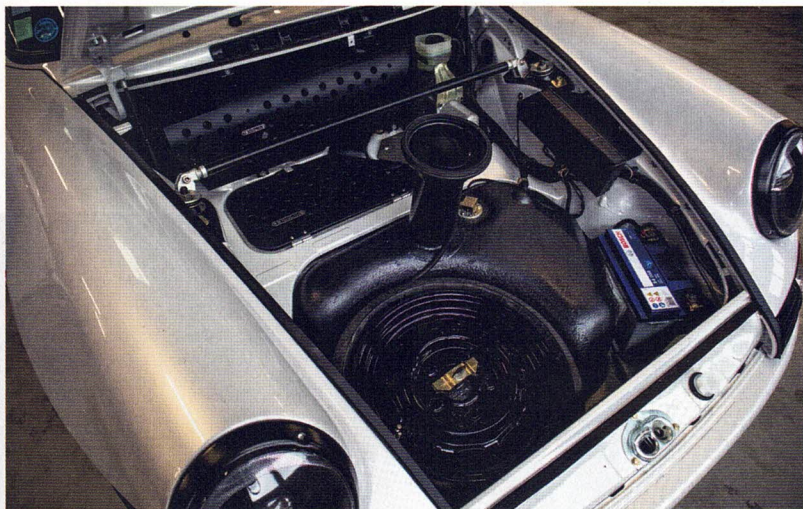
L'INGRÉDIENT ESSENTIEL D'UN PROJET RÉUSSI : L'HUMAIN

Il n'a pas fallu longtemps à Philippe pour me convaincre de participer aux premiers tours de roues de sa 911 « rétrofitée ». Sa passion, son entrain, ses valeurs, sa volonté évidente de faire passer l'aventure humaine avant l'objet et son irrésistible accent chantant de Marseille étaient largement suffisants pour motiver ma curiosité. Et bien sûr, son histoire n'était pas banale : « Je possédais depuis une dizaine d'années une 911 3.0 SC qui avait déjà subi une première transformation. Un précédent propriétaire lui ayant donné le look d'une Carrera RS 3.0. Blanche, jantes Fuchs et bandes "Carrera" latérales bleues, aileron queue de baleine, bref, une bonne base pour réaliser un beau projet ! Du moins c'est ce que je pensais en l'achetant ! Forcément, j'ai été occupé par d'autres priorités et la voiture est restée telle quelle plus de dix ans, me servant pour quelques sorties et balades, jusqu'au jour où elle est tombée en panne. C'était sans doute le signe qu'il fallait enfin donner vie à mon projet de "RSR Touring néo-rétro". C'était en 2021 et Singer venait de présenter son nouveau modèle DLS. Avec son look inspiré de la 2.8 RSR, ses ailes larges et sa queue de canard, le blanc de sa livrée associé aux bandes Porsche couleur or, j'ai complètement craqué. Je suis allé voir plusieurs spécialistes installés en France, mon projet sous le bras et mon idée en tête. Mais soit on me proposait un délai faramineux avant la mise en production, soit on ne me laissait pas la possibilité de faire mes propres



De gauche à droite : Alex, Manu, Tom et Philippe. Une belle aventure humaine et automobile.

choix. Et puis je ne voulais pas d'un projet à la chaîne. Je voulais une belle aventure humaine. L'important c'est le voyage, pas la destination, non ? Dans le milieu Porsche, j'avais entendu parler d'Alex, un jeune prodige en mécanique qui avait fait ses classes en centre Porsche, d'abord à Lille, puis à Antibes. Il venait de s'installer à son compte, non loin de Sisteron, à deux pas de la sortie d'autoroute. Il démarrerait à peine l'activité de l'Atelier DP Sport accompagné de Manu, à la fois mécanicien, carrossier et peintre, et surtout fin connaisseur des Porsche. Le courant est tout de suite passé entre nous trois. Alex m'avouera par la suite qu'après mon



premier appel, ses mains tremblaient quand il a pris conscience de l'ampleur du chantier qui les attendait et qu'il venait d'accepter. Ils n'avaient jamais réalisé un tel projet, et pourtant j'ai instantanément eu confiance en eux. Je savais que c'était les bonnes personnes. Ça ne s'explique pas. On se comprenait. Aujourd'hui, lorsque je vois le travail qui a été réalisé par l'équipe, lorsque j'admire le résultat, après deux ans et demi de travail et d'efforts de leur part, de venues à l'atelier, de photos envoyées aux différentes étapes du projet, de réunions téléphoniques pour se mettre d'accord sur tel ou tel aspect ou sur tel choix technique,

On pourrait passer des heures à observer l'ensemble des modifications apportées. Parmi elles, le remplissage du réservoir au centre du capot ou les échappements spaghetti qui condamnent malheureusement le chauffage.

je ne peux qu'admirer le résultat et les féliciter. Car l'auto que j'ai sous les yeux est encore plus belle que celle que j'avais imaginée. »

UN PROJET COLOSSAL

Je ne rentrerai pas dans les détails de l'ensemble des travaux qui ont été réalisés sur cet exemplaire unique, à la fois inspiré par la 911 2.8 RSR, la Singer DLS, les goûts et souhaits de Philippe et les suggestions d'Alex et Manu. C'est bien simple, ils partaient d'une feuille blanche, sans autre bagage que leur expérience, leur motivation et leur énergie. Alex me confie : « J'ai passé des heures et des heures, sur internet, à chercher chaque pièce, chaque élément. Très souvent, les produits commandés ne convenaient pas ou n'offraient pas la qualité souhaitée. On les renvoyait et on en commandait d'autres, jusqu'à détenir exactement ce que nous voulions. Chaque fois qu'on obtenait le résultat escompté, c'était une petite victoire. On était comme des gosses devant le sapin de Noël quand on déballe les pièces que l'on recevait. » Bien entendu, il a fallu tout adapter, nous précise Manu, sur une caisse qui a été préalablement entièrement désossée, décapée, redressée : « Nous ne voulions pas d'un avant inspiré des Type F comme on le voit souvent dans les projets qui choisissent la facilité. On les reconnaît à leur système d'attache rapide en caoutchouc, car le mécanisme de fermeture du capot des Type G est différent. On a donc greffé tout un avant de 911 Type F pour garder la serrure identique à celle des 911 anciennes. Bien entendu, le bouclier en composite ne s'adaptait pas. Il a fallu le refaire nous-même. Le radiateur avant a été spécialement adapté, avec ses durits et raccords spécifiques. Philippe ne voulait pas d'extensions d'ailes en matériaux synthétiques. Mais de vraies ailes larges en tôle. Il y a eu un énorme travail de carrosserie pour obtenir un résultat final parfait. » Au fur et à mesure qu'Alex et Manu me détaillent l'ensemble des modifications réalisées, je ne peux qu'admirer la qualité du travail effectué, le soin du détail apporté à chacune de leurs trouvailles. « Regarde le feu antibrouillard arrière », me glisse Alex, le regard malicieux. De la taille d'une pièce de deux euros et encastré dans le bouclier arrière, « car on ne voulait pas dénaturer le dessin avec un feu d'origine ». Un détail parmi tant d'autres qu'un numéro entier de *Flat 6 Magazine* ne suffirait pas à énumérer. Impossible de ne pas être estomaqué par la qualité du travail effectué, par le fini parfait de la peinture, par la justesse des ajustements, par la finition des jantes. Au point d'en rester sans voix. Philippe, quant à lui, n'arrive pas à se défaire d'un sourire qui ne le quittera pas de la journée. L'examen se prolonge sur le pont. Tout est « raide de neuf ». Les trains roulants ont été réglés « aux petits oignons » et sont aidés par de nouveaux amortisseurs Bilstein. Quant aux échappements « spaghetti », ils mériteraient à eux seuls de figurer dans un musée d'art moderne.

Le moteur, bien entendu, en a profité pour bénéficier d'une petite cure de jeunesse, voire un peu plus. Il a été entièrement refait. Cylindres réusinés, pistons neufs, nouveaux arbres à cames à haute levée et ressorts en titane, →

nouveaux guides de soupapes, injection K-Jetronic entièrement repensée avec des flexibles tressés type aviation, rien n'a été laissé au hasard. « Nous n'avons pas cherché à modifier le bloc d'origine. La cylindrée de 3 litres est maintenue, mais avec les quelques améliorations apportées, il devrait tourner autour des 225 ch au lieu des 204 d'origine. Avec un poids de 1 080 kg avec les liquides et les voies larges, il y a largement de quoi se faire plaisir ! »

Retour sur la terre ferme pour découvrir l'habitacle. « Ici aussi, il y a eu de longues conversations avec Philippe pour faire quelque chose d'unique, qui évoque à la fois le passé, mais qui est également bien ancré dans le présent. Quand il a fallu s'attaquer à l'intérieur, nous avions à l'atelier un Boxster GTS, avec son intérieur cuir et Alcantara. Cela nous a inspirés pour donner un look sportif, à la fois rétro et actuel », précise Manu. Pari réussi ! On pourrait consacrer des heures à décrire le choix de chaque élément, du levier de vitesses type rallye au pédalier alu sur mesure en passant par les cerclages de compteurs, qui – bien entendu – ont également subi leur lot de modifications. « Ils étaient chromés quand on les a reçus. Ça ne collait pas avec le reste. On a préféré leur donner cette finition anodisée », ajoute le mécanicien. Quant à Philippe, il est très fier de me montrer les sièges arrière : « J'ai un petit garçon de trois ans et demi, Evan, il est déjà fou des voitures ! On va pouvoir aller faire des balades en famille ! », se justifie-t-il avec amusement, le regard pétillant. Petit clin d'œil au passé de la marque, les sièges type Recaro sont habillés du fameux tissu au motif pied-de-poule « Pepita ». Un rappel qui se marie très bien à la modernité des seuils de portes et du volant, modèles uniques gravés par AF Custom à partir de motifs glanés dans l'univers de la compétition automobile. Finalement, les seuls éléments d'origine dans cet habitacle sur mesure sont le traditionnel bouton circulaire d'allumage des feux et le Neiman, toujours à gauche du volant Momo Prototipo démontable. « C'est un antivol simple et efficace », me glisse Philippe en passant. Le moment est bien choisi pour prendre la route. Alors, contact !

ESSAI TRANSFORMÉ

Un peu plus tôt, je parlais de « premiers tours de roues ». Ce n'est pas totalement vrai puisque Tom, 24 ans, le troisième mousquetaire de l'Atelier DP Sport, a déjà effectué un certain nombre de kilomètres au volant de ce bijou, pour régler les derniers détails, parfaire les trains roulants et libérer progressivement la mécanique. Philippe, comme il se doit, sera le premier à en prendre officiellement le volant. Et je prends place à ses côtés pour le baptême. Le moteur s'ébroue au premier tour de clé et se cale instantanément sur son ralenti. Sa double sortie d'échappement centrale libère un son puissant et sourd, typique des 911 de rallye des années 70. Le niveau de décibels atteint dans l'atelier laisse présager du pire une fois en route, mais contre toute attente, l'insonorisation a été particulièrement travaillée. Seuls les gravillons que l'on entend percuter les passages de roues rappelleront des souvenirs aux possesseurs de GT3. Alors que l'on s'élance sur la route

« Impossible de ne pas être admiratif devant la qualité du travail effectué. »



pour nos premiers kilomètres, la tension est palpable. L'émotion également. J'essaie d'imaginer ce que Philippe ressent. Une grande joie sans doute, des souvenirs à la pelle glanés tout au long du projet, un peu d'appréhension certainement. Pourtant, tout se passe comme dans un rêve. Aucun bruit parasite, aucune vibration anormale et un moteur qui tourne comme une horloge sans à-coups. Au fur et à mesure que la route se dégage et que les repères se font, le rythme s'accélère gentiment. « Le levier de vitesses, placé très haut, est un peu déroutant au départ, car il offre un débattement très réduit. On sent que le moteur a envie de prendre des tours, c'est très frustrant de ne pas pouvoir dépasser les 5 000 tr/min, car elle met tout de suite en confiance. J'ai vraiment le sentiment d'être dans une tout autre voiture que celle que j'ai connue. La direction est précise, sans aucun jeu, les trains roulants sont parfaitement réglés, l'amortissement idéalement calibré. J'ai l'impression de conduire une voiture neuve. C'est d'autant plus étonnant que toutes les sensations que l'on ressent nous prouvent que nous sommes dans une ancienne. » Un sentiment très étrange que j'avais déjà expérimenté à bord de la Singer. Une auto qui réussit à →

L'attention a été portée dans les moindres détails, comme en atteste cet extincteur sur mesure. Les sièges arrière vont permettre à Philippe de promener Evan, son petit garçon de 3 ans et demi.

Dans l'habitacle aussi, le passé se mêle au présent, dans une ambiance racing et luxueuse à la fois. Volant et seuils de portes sont des pièces uniques.



« Ancienne par les sensations qu'elle procure, moderne par ses qualités dynamiques, c'est le mix parfait. »



la perfection à conjuguer les sensations éprouvées dans une 911 de rallye ancienne au niveau de la mécanique, de la sonorité, de la légèreté de l'ensemble et de l'équilibre si particulier du châssis, à une qualité de filtration, d'insonorisation et de finition digne d'une voiture moderne. Pourtant, à la voir passer devant mon objectif pour le besoin des photos, en pleine accélération, on pourrait se croire, l'espace d'un instant, téléporté sur les pentes du Turini, en plein âge d'or du Monte-Carlo. C'est cela la magie du backdating. Offrir non seulement du sur-mesure et un look d'enfer, mais aussi des sensations à l'ancienne, tout en ayant l'impression de conduire une voiture neuve, saine, performante et parfaitement réglée.

Bravo à Alex, Manu et Tom, les trois Mousquetaires de l'Atelier DP Sport. Pour un coup d'essai, c'est un coup de Maître. Certes, ils n'ont pas compté leurs heures ni l'énergie déployée dans ce premier projet, mais le résultat en vaut vraiment la peine. Bravo également à Philippe,

qui a su faire confiance à cette équipe, en leur laissant carte blanche dans de nombreux domaines afin qu'ils puissent exprimer tout leur talent. Les voilà désormais orphelins de celle qui a occupé leurs jours et leurs nuits pendant plus de deux ans, mais je suis sûr que dans leurs esprits en perpétuelle ébullition, de nouveaux projets prennent déjà vie. Pour ma part, je suis rentré conquis. Une vieille 3.0 SC dénaturée va connaître une seconde jeunesse. Plus belle, plus efficace, plus performante et plus désirable que jamais. Tentant, non ? ●

L'ATELIER DP SPORT

Entretien, restauration et vente de véhicules sportifs, de collection et de prestige
361 route de Marseille, 04200 Aubignosc

Contact :

06 12 76 47 18 / 04 92 35 14 99

atelier.dp.sport@gmail.com

www.atelier-dp-sport.fr

